

Web業務研修会実施報告

受講者アンケート調査結果

令和4年3月

公益社団法人 全国通運連盟

1. 研修内容

(1)「貨物利用運送事業の法令遵守の徹底について」

講師:国土交通省総合政策局参事官(物流産業)室 専門官 木村浩巳氏

(2)「鉄道コンテナの安全輸送のための留意点」

講師:日本貨物鉄道株式会社 コンテナ部 部長 前田望氏

(3)「SDGsが変える荷主の物流」

講師:株式会社湯浅コンサルティング コンサルタント 芝田稔子氏

2. 研修会実施期間(研修動画配信日)

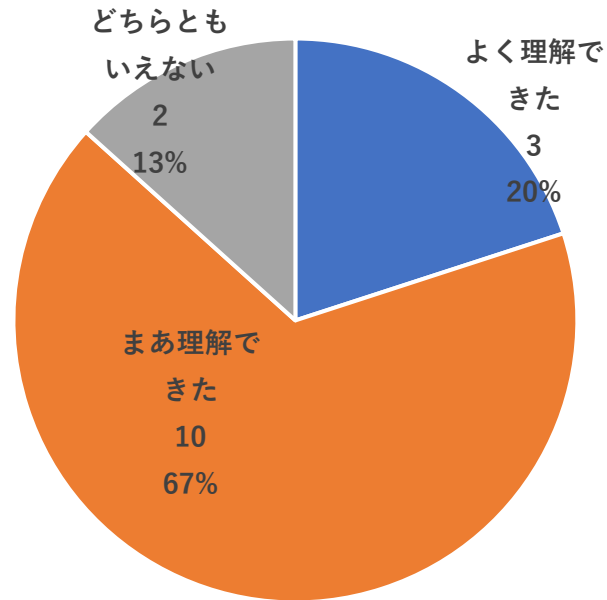
・令和4年2月14日(金)～27日(日)

3. 受講申込者数 55名

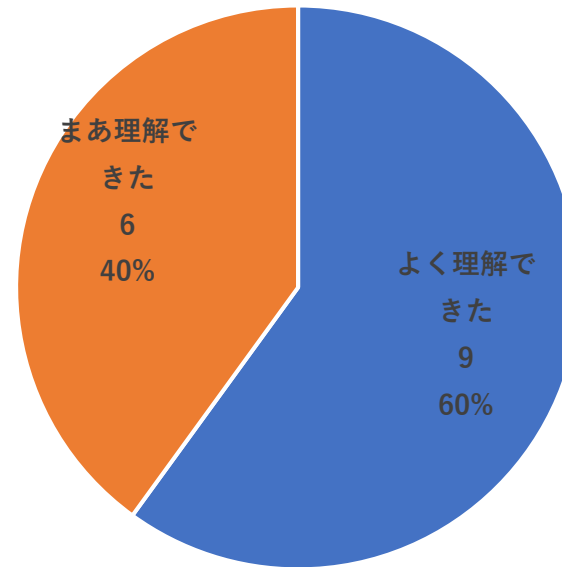
4. 受講者アンケート結果

(1) 講義内容の理解度(回答数:15)

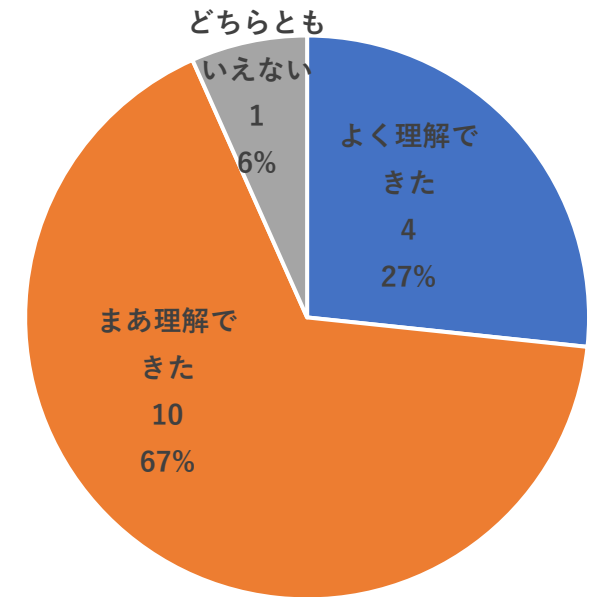
「貨物利用運送事業の法令遵守の徹底について」



「鉄道コンテナの安全輸送のための留意点」



「SDGsが変える荷主の物流」



(2-1) 講義でもっとも参考になった点または印象に残った点

「貨物利用運送事業の法令遵守の徹底について」

NO	回答内容
1	一種と二種の違いが理解できました。
2	印象に残ったのは、ルールが多いこと。正しく理解して遵守できているのかも分からないくらいです。
3	物流総合効率化法について、一概にモーダルシフトといった言葉だけが印象に残っていたが、それ以外にも輸送するという事を考えて効率よくするといった考え方が特に印象に残っています。
4	利用運送の事業形態ごと、エリアごとに登録申請が必要である点が印象に残りました。 利用運送事業者が荷主への安全監督責務を負わず上で必要な仕組みであると思いますが、営業所内での料金掲示や届け出運賃制度という仕組みがITを積極的に利用した現代の商取引慣行の実情に追い付いていないと感じました。
5	当社でも法令順守を第一と考えている。莫大な損益を被らないよう日々徹底しています。
6	申請等が様々な法令が絡み合い大変複雑であるが、国土交通省がチェックシートを作成してくれているということを初めて知り、とても参考になった。
7	具体例を出して頂き、視覚による理解が出来ました。
8	貨物利用運送事業における主な遵守事項の中の「法令に基づく変更手続き等が行われていなかった事例」に関して、「第2種貨物運送事業の許可」を取得していても事業計画に報告が無い手段を使った輸送が出来ないという事実を知り大変参考になった。 普段は当社がどのような「事業計画」を提出しているのかは特に意識することなく業務を行っていた。さらに輸送を委託する会社が利用する輸送手段の事業計画を正しく手続きをしているかという部分まで本来ならば確認する必要があるということを知り、運送事業に従事するものとして勉強不足だと痛感しました。今後は貨物利用運送事業に関連する法律の知識も勉強していきたい。
9	利用運送は責任と手続きが必要で、自由勝手に行えないこと。利用の利用等でそういった手続きの不備が発覚することがあること。

(2-2) 講義でもっとも参考になった点または印象に残った点

「鉄道コンテナの安全輸送のための留意点」

NO	回答内容
1	ちょっとした不具合が大惨事つながることを再認識できた。 やはり基本の徹底は大事である。
2	偏積の部分です、今厳しく問われて対応に苦慮しております。通運業者の事務工数・作業工数だけが増える一方なので、もう少しJR貨物側でも負担軽減のためハード面を充実させる等対応してほしいなど改めて思いました。
3	ポータブル重量計導入における偏積調査の項目。
4	S D S 安全データシートの記載徹底、荷主への安全意識に対する啓蒙活動が印象に残りました。 一般雑貨に紛れ込みかねない危険物（こんなものが！）に対する利用運送事業者側のノウハウばかりでなく、末端の集荷ドライバー、積み替え拠点での作業監督者までにも徹底させなければ、未登録、誤登録を発生させかねないと感じました。
5	前後の偏積の問題。危険品漏洩の場合の対処問題。いずれも鉄道輸送に大きく影響をうけることとなるので広く周知すべきと感じた。特に、偏積発生の場合は、当該列車の貨物全てについて測定を行うことについては、遅延損害も含め、当該費用を荷主に負担させるべきである。厳格な運用が必要だと感じた。
6	積み付けでの商品の確認と二重チェックが重要性を痛感する。
7	危険物取扱いの注意点が役に立った。
8	過去の統計資料を拝見したが、想像していた以上に輸送中の事故が多く発生しているように感じた。
9	写真による説明が沢山あって分かりやすく、その対策も示されよく理解出来ました。
10	当社では過去に発生した事故を教訓に、偏積や危険品などの漏洩事故についてチェックシートや写真の撮影、マニュアルの作成などを通して事故再発防止に取り組んできました。しかしながらチェック作業も慣れてくると惰性で行い、流れ作業になり、チェック漏れや見逃しなどが必ず発生します。マニュアルなども2年ごとに再度見直し、改善していくことが必要だと感じました。その他「品目相違」についても、危険品は注意していますが一般品の品目についてはどのコードが正解なのか迷うことがあり、各担当者の判断で入力することが多いので、今後は品目コードをより正確に入力できるように知識を深めていきたい。
11	荷主は、荷物の内容について利用運送事業者にも確実に伝える必要があること。あたりまえのことがなされず、不用意な事故が発生し、社会的損失になっていること。

(2-3) 講義でもっとも参考になった点または印象に残った点

「SDGsで変わる荷主の物流」

NO	設問 8
1	今までも会社の取組として行っていることがSDGsにつながっている。
2	物流業者がSDGsへの取り組みをどうアピールしているかが分かりました。
3	手軽なことからできる SDGsがあることがわかり、少し興味がわいた。
4	利用運送事業におけるSDGsの該当箇所。 事業として注力している業務分野の社会に向けてのPR（表現方法）。
5	物流が対象となりうるものが多いこと
6	生きて又は、生活して行く上での必要性を認識する。
7	私達はSDGsを取り組みやすい鉄道貨物輸送業務を行っている。お客様と一体となり是非とも貢献につなげたい。
8	大手企業の中ではかなりSDGsへの意識の高まっていて、なおかつ実際の対応がなされているということが、具体的な事例で分かったこと。
9	SDGsに関する知識が乏しかったのですが、細部に渡る細かい説明で、知識を増やすことが出来ました。
10	これまで運送会社ができるSDGsは何かを全く想像できていなかったが、講義の中で取り上げていたモーダルシフトや電気自動車、ホワイト物流の項目の中にあるパレット化や付随作業軽減もSDGsと深い関わりがあることわかり、非常に勉強になりました。大手のメーカーは取組み始めている中で当社が主に取引している中小零細企業や個人農家に対してパレット化を期待するのは非常に難しい課題です。もっと政府の援助を増やし、パレット化を推し進めなければ2024年以降は労働時間の問題で「輸送できない」ことが現実的になってきています。さらに北海道は新幹線と共用走行問題によりいずれ鉄道輸送が減少します。SDGsがこのモーダルシフトと逆行した方向に行く北海道のブレーキになればと思います。
11	物流の存続とSDGsは互いに相反するものではなく、SDGsの潮流をうまく活用しながら、物流を変革して持続的に進めていくことが社会的にもプラスになること。荷主にとっても、物流事業者にとっても同じであること。 モーダルシフトにおいて、社内幹線輸送は好対象になること。

(3-1) 講義内容についての質問と回答

	質問内容	講師からの回答
法令遵守関係 (国交省)	<p>自動車運送事業の働き方改革の一環における 2024年問題といわれる運転者の時間外労働の短縮における現状の物流からの展望等をもう少し細かく、どのようなことが起こりうるのかを教えてください。</p>	<p>今後の研修内容について必要に応じてご指摘の内容、情報提供ができるような対応を検討して参ります。</p>
	<p>今後はJ R貨物様自身が鉄道駅をマルチモーダルな物流の結節点に移行させていく戦略を取られている中で、我々利用運送事業者においては、鉄道利用運送、道路利用運送事業ばかりでなく、国内航空利用運送事業、倉庫業等のマルチな業務種別、業務範囲の登録が必要になります。</p> <p>従来の『通運会社＝J Rコンテナの輸送』の構図から、『通運会社＝マルチモーダルな利用運送事業者』という事業構図へ変化する中で、国交省の事業登録制度において面的な広がりへの誘導・ガイドが今後は必要であると考えます。</p> <p>また、今後は、複数の利用運送事業者を束ね、より社会性の高いモーダルシフトアプリを開発するIT企業が当業界のプラットフォーマーとなる可能性があり、そうしたネットサービス上における運賃規約の提示や危険物申告制度への指針導入が必要ではないかと考えます。</p> <p>国交省の免許制度で守られてきた業界である故に、柔軟でフラットなサービスを展開する事業者の進出が無かったわけではありますが、CO2ゼロを運送業務でめざすのであれば、こうした構図を是正し、他業界の力を導入してモーダルシフトの活性化を目指すべきかと考えます。</p> <p>このあたりについて、監督省庁としていかがお考えでしょうか。</p>	<p>国土交通省としては、カーボンニュートラル対応や様々な社会的課題への対応等について、鉄道利用を含め、物流の役割はますます大きくなるものという認識であり、関係者も含めた全体的な取組をしていく必要があると認識しております。ご指摘の内容も含め、様々なご意見を踏まえながらできることを進めてまいります。</p>
	<p>各法令などの概要を学べるセミナーなどが開催されているかが知りたい。</p>	<p>今後の研修内容について必要に応じてご指摘の内容、情報提供ができるような対応を検討して参ります。</p>

(3-2) 講義内容についての質問と回答

	質問内容	講師からの回答
安全輸送関係（JR貨物）	現状、偏積チェックシートの提出（保管）を各通運業者にて行うことで、貨物輸送が成り立っているが、業務が煩雑になりすぎている部分があり、各駅にて偏積チェックの秤などがある、トラックスケールのような形での偏積チェック等が行なえるようになってほしい。	現在、ハード対策による偏積検知を検討しており、2022年度から順次実施する予定です。しかし、あくまでも利用運送事業者様が偏積がないように積込んで駅に持ち込まれたものを、弊社で確認をするということが大前提です。弊社のハード対策に依存し、偏積対策がなされていないコンテナばかり持ち込まれますと、駅が輻輳し、列車の遅れが頻発することになりかねません。 従いまして、弊社がハード対策を実施致しましても、各利用運送事業者様におかれましては、従来通りチェックシート等の作成をお願いいたします。併せて、各社様におかれましても、ハード対策の検討・実施をお願いいたします。
	今後、路線トラック事業者のドライバー不足へ対応する為、鉄道へのモーダルシフトが加速します。混載雑貨貨物に危険品が混じる可能性も高くなります。地域内の集荷トラック業者と鉄道利用運送事業のノウハウ面での連携が欠かせなくなりますが、ノウハウレベルの格差を如何に是正するかの仕組み作りが必要だと考えます。 昨年末に発生しました山陽線広島県内の脱線事故は偏積貨物が原因と発表されております。偏積防止のキーパーソンはコンテナへの積み込みを行う集荷ドライバーになります。積み付けバランスは個々のドライバーの経験値による部分が大きく、非常に属人的な安全管理になります。 最も的確な偏積防止措置は、これから導入されますドライバー端末システムに、積み付け情報を指操作による画像登録が出来る仕組みを導入することかと考えます。ドライバーが積み付け時に登録した情報がFRENSデータベースに保存され、ドライバーが発駅に到着する前段階でAIによる偏積リスク判定を行います。この仕組みで、リスクコンテナを発駅段階で内容確認を行うようにすれば事故防止に大きな効果を発揮します。 この様な仕組みの導入について、JR貨物様でいかがお考えでしょうか。	過去にも混載貨物に危険物が混ざっていた事例がございました。弊社では、品名欄に「混載」とか「特積」とか記載されておりますと、その1つずつの荷物を知ることは出来ません。利用運送事業者様あるいは実際に集荷される事業者様において、厳正な管理をお願いいたします。 現在試使用中のトラックドライバー用アプリ（T-DAP）に、トラックの運転手が個々のコンテナ内の荷姿を撮影し、登録出来る機能を付加することを検討しております。実施は、本稼働後を予定しております。
	特に私有コンテナにおいて、コンテナの所有者や輸送を請け負う通運が連携して、破損などの事故を減らしていくために、特に留意すべきことは何か。	まずはコンテナ所有者様による、厳正な年次点検の実施が必須条件です。また、コンテナ所有者様または利用運送事業者様による、搬入前点検も確実に行ってください。特に、タンクコンテナの場合、復路（空）で事象が発生しがちです。空タンクでも確実な搬入前点検をお願いいたします。
	品目相違防止のため、一般貨物で品名を入れると貨物品目コードが検索できるシステムなどを開発する予定などはありますか。	申し訳ございません。検討しておりません。

(3-3) 講義内容についての質問と回答

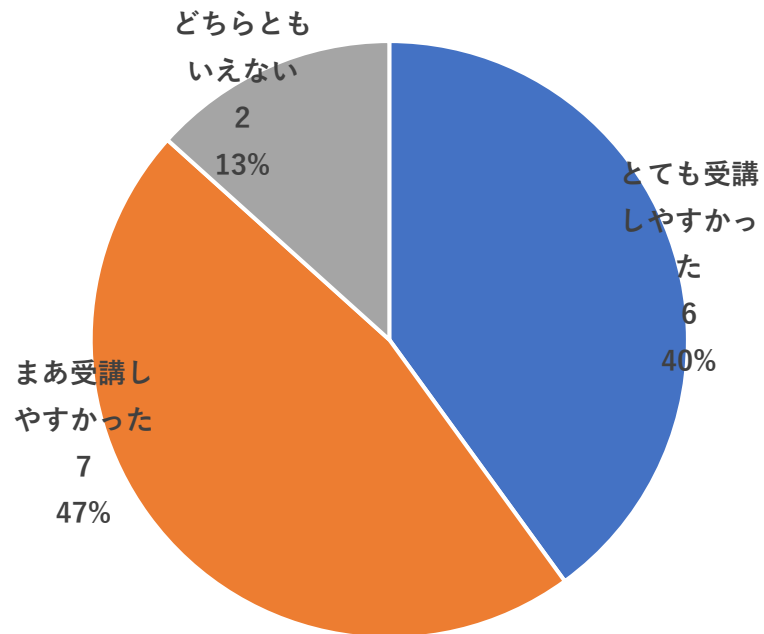
	質問内容	講師からの回答
SDG s 関係 (湯浅 コンサル)	SDG s という言語はわかっているが、小規模な工場などでは、そのガイドラインに沿って物流事業というものを考えていないのが現状です。その点については、どのようにお考えですか？	法的強制力のないテーマなので、各企業の意思に委ねるしかありません。物流事業者としてはご自身で行うべきと考える対応を取られ、必要と思われるレベルで公開し、求められればさらに情報提供するという立場で十分と考えます。SDGsへの取組に熱心でない荷主に対して、もっと積極的に取り組むべきとのメッセージを発信すべきとお考えであるならば、発信は構いませんが強制するものではないと考えます。SDGsに取り組まないと顧客が離れていくという事態が発生すれば、行動も変わるでしょう。
	中小企業などSDG s 対応に伴うコスト増がかなりシビアで、その点がSDG s の伸展を妨げていると思われるが、世界や国などはどのように対策しているのか。	SDGsへの取組は任意である一方、主要顧客から求められれば対応せざるを得ず、グローバルな取引のある大企業がSDGsへの対応が進んでいるのはこれを理由としたものと思います。また、ESG投資による資金を得たい企業も、必然的に対応せざるを得ないでしょう。逆に言えば、取引先から求められることがなく、また新規の取引先候補となる企業からも対応を求められることはない判断されるのであれば、コストをかけた対応は不要という判断もあり得ることだと思えます。

(4) 業務研修会で取り上げてほしい講義

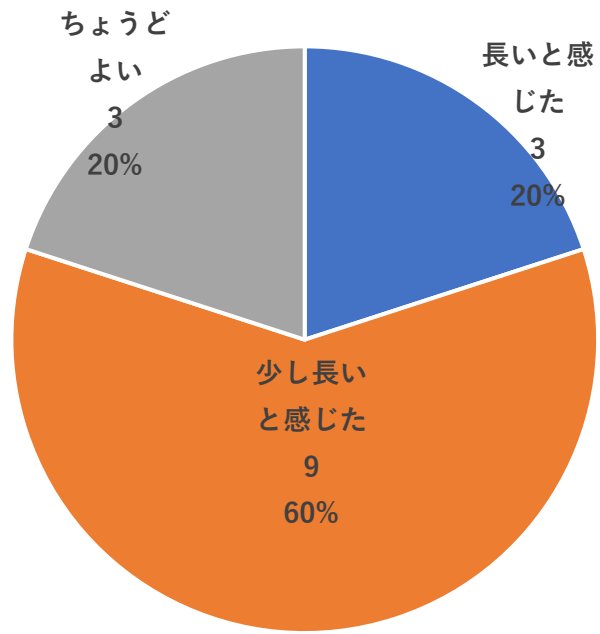
NO	回答内容
1	コンテナ利用をする上でのシステム入力実践等 SDG s 取組による成功例・失敗例
2	2024年問題への対応、具体的な取り組み事例を中心に勉強したい。
3	第三セクター路線区間における鉄道貨物の存在意義。 鉄道を物流の基軸とする上での国家戦略。
4	今後の通運業に対しての問題点を具体的に解消していく為の参考講義。①ドライバー不足②災害時の輸送障害・運休③バラ品に対しての集配問題等
5	J R コンテナのままで海外へ輸送ができるというが、その流れ、具体的な方法、事例の案内。
6	J R 貨物の各駅作業現場などの仕事は、知っているようで案外知らない部分もあるので、より現場に近い方などの講義を聞いてみたいです。
7	荷崩れや擦れ事故防止のための各運送事業者の取り組み。 ドライバー育成の方法。
8	鉄道モーダルシフトに最適な物流の好事例や工夫により適した事例となって現在コンスタントに活用されるようになった事例等、新規利用者が今後活用していく場面が具体的にイメージできるような講義。物流DXとの関係、影響がわかりやすい講義など。

(5) Web業務研修会について(回答数:15)

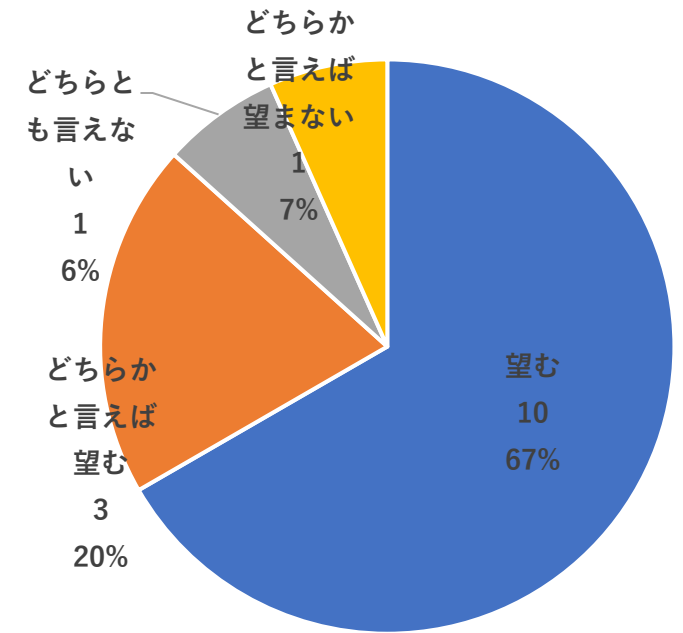
「受講のしやすさ」



「講義時間の長さ」



「Webでの研修会の開催」



(6) 全体を通しての意見・要望

NO	回答内容
1	分割して聞く事が出来、時間の調整が出来て良かった。
2	<p>研修会としては非常に内容の濃いものであり、3名様それぞれの視点で業界を俯瞰できたことはたいへん意義深かったです。過去から現在における業界の立ち位置はよく理解できましたので、次回以降、もし可能でありましたら、鉄道貨物輸送のこれからの在り方について、国交省様とJR貨物様それぞれのお考えを聞かせていただきたく存じます。</p> <p>今年に入り、報道で北海道の函館本線廃止、大都市部の幹線鉄道路線での旅客列車の本数削減など、鉄道を取り巻く情勢が一気に動き始めた感があります。我々鉄道利用運送事業者として、将来的に鉄道の全国幹線ネットワークがどうなるのかは事業継続の根幹に関わるものであります。この様なタイムリーな題目についても研修会で取り上げていただければ大変ありがたく存じます。</p>
3	通運業者だけでなく、荷主も協力していき、物流を考えていかないといけないと思いました。
4	再生スピードを調整できるようにしてほしい。長い講義なので、1.3倍くらいで聞き、時間短縮したい。内容についても1.3倍程度できいても十分理解できる内容だと思う。
5	いずれもととてもためになる講義でした。連盟各社における通運セクションだけでなく、鉄道輸送を間接的に利用する営業・倉庫などの他のセクションの社員などにも講義が見れるように、推奨してほしいです。
6	講義が分割されており、時間を調整しながら受講できました。音のばらつきもなく、画像も安定していました。ありがとうございました。